M2
19

FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

BIBLIOTHEQUE SCIENCES PO
1 382 890

M. Morez

1L 12

Ml 12

L'auteur a
très-bien expliqué, déconcilié
une matière difficile, épineuse.
Il a été aidé sans doute par le lieu
de M. Ficard ... mais il est à tête
un travail personnel.
5e. Liq

1900 (?)

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

Pour M. Alix

Y Moreze
Ml 12

Concours financier de l'Etat, du département et de la commune dans l'établissement des Chemins de fer d'intérêt local

La question des Chemins de fer d'intérêt local est à l'ordre du jour ; depuis longtemps on parle de réformer les règles qui les régissent.

Il a paru utile de faire de cette question l'objet de cette étude qui comprendra trois parties :

La 1e partie aura trait aux origines des chemins de fer d'intérêt local, et à la première loi qui occupa d'eux, la loi du 12 juillet 1865.

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

La 2e partie concernera le régime résultant de l'application de la loi du 11 juin 1880

Enfin dans la troisième partie une première section sera consacrée aux projets de réforme de la loi de 1880, et une deuxième à l'examen des conditions dans lesquelles se font depuis 1892 les concessions nouvelles des lignes d'intérêt local.

1e Partie

L'Etat vient de passer les conventions de 1859 avec les Grandes Cies

dont le crédit se trouve consolidé par la garantie d'intérêt, et qui peuvent diriger tous leurs efforts vers l'extension rapide du réseau ferré français que des concessions nouvelles leur imposent.

Les traités de commerce de 1860 contribuent au développement de nos chemins de fer.

L'opinion publique ne se contente plus des 13000 km. exploités, ni des 8000 km. en construction ou à construire. De tous les points du territoire on réclame l'établissement de lignes nouvelles ; les conseils généraux émettent des vœux ; les représentants du pays appuient ces demandes de discours à la tribune ou de sollicitations auprès du Gouvernement.

Tel est le point où en était, en 1864, la question des chemins de fer, à laquelle les Pouvoirs Publics devaient donner une solution.

D'un côté les charges que l'Etat assumait encore qui concerne les grandes lignes, les

artères principales étaient suffisamment lourdes déjà, pour qu'il consentit à supporter celles qui résulteraient de l'établissement des voies demandées.

D'autre part les lignes nouvelles avaient un tout autre caractère que les lignes existantes ; moins productives qu'elles, elles devaient relier non plus les grands centres, désormais desservis, mais les villes moins importantes ; pénétrer dans les régions privées des bienfaits qui sont la conséquence de la rapidité et du bon marché des transports par voie ferrée.

Justement préoccupé de résoudre cette question, désireux de contenter les intérêts en jeu, mais aussi se souciant des finances de l'Etat le Gouvernement prit le parti de déposer, après une enquête approfondie, un projet de loi ayant pour but de favoriser, d'encourager la création de chemins de fer purement locaux, économiques, affluents des grandes lignes auxquelles ils s'embrancheraient.

Ce projet devint la loi du 11 juillet 1865 qui s'inspira du principe inscrit dans la loi du 6 septembre 1807, dans le décret du 16 déche 1811, dans la loi du 21 mai 1836, principe secondé en résultats qui consistait à faire participer pécuniairement les départements, communes ou intéressés à l'exécution des travaux publics. De même qu'il y avait des routes nationales, départementales, de chemins de grande communication, d'intérêt commun, et vicinaux, de même il y aura, à partir de 1865, des lignes d'intérêt général, des lignes secondaires, et des lignes d'intérêt local.

La loi de 65 posait donc en principe pour l'établissement des chemins de fer d'intérêt local le concours des départements et des communes; mais elle prévoyait aussi que celui de l'Etat pourrait être accordé.

Comment devraient être accordés ces deux concours?

Le mode employé devait il être le même pour l'Etat et pour les localités?

En ce qui concerne l'Etat, jusqu'à cette époque, et dans les dernières années, il a recours à la subvention, et à la garantie d'intérêts. La subvention fut accordée sous deux formes soit en travaux, soit en argent ; la 1re consacrée par une loi de 1842 a contribué pour beaucoup au développement de notre réseau national ; la seconde suivit de près, dans le domaine de l'application, la promulgation de cette dernière loi, et vint s'ajouter, bientôt, à la charge de la garantie d'intérêt qui avait formé la base des conventions de 1859. La garantie d'intérêts, elle, à cause de la durée indéterminée des engagements qu'elle comporte, ne pouvait être adoptée du moment qu'il s'agissait de voies locales, à la construction desquelles les départements et communes devaient tout d'abord pourvoir ; la préférence fut donc donnée à la subvention en capital une fois versée, qui permettait de mesurer facilement l'étendue du sacrifice consenti — aux termes

de la loi du 12 juillet 1865, l'Etat pouvait allouer sur les fonds du Trésor aux concessionnaires des chemins de fer d'intérêt local des subventions limitées par deux maxima. Le 1er était la somme de 6 millions que ne devait pas dépasser celle affectée chaque année au payement des subventions. En second lieu, pour chaque département, suivant sa richesse, un maximum était calculé proportionnellement aux dépenses supportées par lui, les communes et les particuliers intéressés. A cet effet la loi avait classé les départements en 3 catégories, d'après le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes : 1°/ Dans les départements où le produit du centime était inférieur à 20.000 fr. la subvention de l'Etat pouvait s'élever jusqu'à la moitié de la dépense restant à la charge du budget départemental ;

2°/ Dans les départements où le produit des centimes est compris entre 20.000 fr. et 40.000 fr. la subvention ne pouvait être que du 1/3

3°/ Enfin dans les départements où

le centime rapportait plus de 40.000 fr., la proportion était seulement de 1/4 — Les subventions de l'Etat étaient payées au département qui devait justifier de l'accomplissement de certaines formalités, et qui ensuite versait les sommes touchées au concessionnaire au fur et à mesure de l'achèvement des travaux.

Quant au concours financier des localités, la loi de 1865 s'est exprimée à son sujet ainsi : "Les "ressources créées en vertu de la "loi du 21 mai 1836 peuvent être "affectées en partie par les communes "et les départements, à la dépense "des chemins de fer d'intérêt local". Ce concours est non plus facultatif comme celui de l'Etat, mais obligatoire, à moins qu'un concessionnaire ne se charge de construire et d'exploiter sans faire appel aux deniers départementaux — cas bien rare! Seulement à la différence de l'Etat, le département n'est pas tenu à un mode de subvention déterminé. La forme généralement employée est celle de la subvention soit en argent;

soit en argent et livraison de terrains ; soit en argent, livraison de terrains et exécution de certains travaux concernant les routes ou chemins rencontrés par la ligne. Toutefois des traités de concession contiennent des stipulations où se trouvent combinées la subvention et la garantie d'intérêts ; d'autres fois les départements s'engagent à payer une certaine subvention et à livrer la plate-forme.

Ainsi donc du côté de l'Etat liberté du concours, mais obligation du mode de concours ; du côté du département c'est le système inverse.

Le législateur de 1865 avait en pour but de constituer "des réseaux locaux quant à la composition des compagnies exploitantes ; locaux quant aux besoins à desservir et au trafic à rechercher ; locaux quant aux conditions d'exploitation" On voulait favoriser la construction de lignes modestes, économiques, en rapport avec le trafic. Les résultats obtenus furent en complète contradiction

avec cette conception. Des lignes construites le furent luxueusement, à des prix hors de proportion avec leur revenu probable ; au lieu de les considérer comme les auxiliaires des voies préexistantes, on voulut en faire les concurrentes de celles-ci. Mais surtout le régime de la subvention en capital avait favorisé la fondations de sociétés dont le but principal était la spéculation financière. Grâce à la subvention on obtenait du public, alors très peu au courant du rendement réel des chemins de fer, des souscriptions importantes en actions et surtout en obligations ; on prélevait un gros bénéfice sur l'émission des titres et un autre sur la construction, qui était souvent donnée à forfait à un entrepreneur dont les intérêts étaient liés à ceux des concessionnaires. La construction achevée, il restait une société Anonyme, substituée au concessionnaire, qui n'avait plus pour actif que le revenu des lignes, insuffisant quelquefois pour couvrir les dépenses annuelles

normales, et toujours pour faire aux dépenses de quelque importance qui devaient se présenter à un moment donné, telles que la réfection du matériel. Certains concessionnaires avaient même élargi leurs opérations, en prélevant sur la Société, qu'ils constituaient aussitôt après avoir obtenu la concession, une partie ou même la totalité de la subvention sous forme de parts de fondateurs.

Le système de la subvention en argent avait donc produit des résultats mauvais. La plupart des Compagnies d'intérêt local tombant en déconfiture, ou sollicitant soit de l'Etat, soit des Grandes Cies la reprise de leurs lignes, sur 6412 km. concédés sous le régime de la loi de 1865, 328 furent déchus avant tout commencement d'exécution, 3248 incorporés dans le réseau d'intérêt général (dont 1392 avant 1880) et 314 placés sous le régime de la loi du 11 juin 1880

2e Partie

Cette dernière loi était destinée à remédier aux inconvénients de celle

de 1865, qui avaient entravé, petit à petit, l'extension du réseau d'intérêt local.

Déjà avant elle une tentative avait été faite dans le même but. En 1870, sur une proposition de loi émanant d'un député, un rapport de M. le Cte Le Hon avait conclu : 1° à la modification de la quotité des subventions par rapport à la dépense laissée par la convention à la charge du département, des communes et des intéressés; — 2°) à la possibilité d'accorder des subventions supplémentaires pour travaux d'art exceptionnels; — 3°) à l'élévation au 12 millions par an du maximum des subventions à servir par le trésor. La loi n'avait pu être votée.

En 1880 au mode de concours de la loi de 1865, absolument condamné dans le Parlement, fut substituée une subvention par annuités. C'était purement et simplement la garantie d'intérêt, qui au final, comme à la Chambre, était considérée comme devant

seule "donner la sécurité aux capitalistes" dont le concours était indispensable, et "sauvegarder l'exécution des engagements pris envers les départements" en permettant d'affecter les sommes de ceux-ci et de l'Etat à l'établissement, l'exploitation des lignes, et au service des intérêts des capitaux engagés. De plus, disait-on, "par cette garantie, l'Etat prêtant son crédit" aux compagnies concessionnaires, les titres d'obligations émis par elles seront recherchés par le public plus confiant, et les intérêts servis le seront à un taux raisonnable, en tout cas inférieur au taux antérieur.

Tel est le mode de concours que devra suivre l'Etat; quant aux départements, ils ont, comme sous l'empire de la loi de 1865, entière liberté à ce point de vue; ils pourront user soit de la garantie d'intérêts soit de la subvention en argent ou en travaux.

L'art 13 de la loi de 1880 (§ 1er 1e partie) indique dans quels cas il y aura lieu à garantie de la part de l'Etat: "Lors de l'établissement d'un chemin de fer

d'intérêt local, l'Etat peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et 5 % par an du capital de 1er établissement, tel qu'il a été fixé par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance ----------

Mais cette subvention, qui a pour bases le capital de 1er établissement et les frais d'exploitation, a son montant limité par un maximum fixé par quatre règles à la fois, le chiffre le plus bas obtenu devant être choisi comme maximum:

1° L'Etat peut accorder son concours financier mais à la condition que le département ou la commune, avec ou sans le concours des intéressés, verse, de son côté, une part au moins équivalente — De cette disposition, combinée avec le § 1 et le § 3 in fine de l'article 13, il résulte que la contribution de l'Etat ne doit jamais être supérieure à la moitié de la somme néces-

saire

pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5% du capital de premier établissement ;—

2° Les sommes versées annuellement par l'Etat ne peuvent excéder 400.000 fr. pour l'ensemble des lignes situées à l'intérieur d'un même département, (art. 14 § 2)

3° La stipulation précédente pouvant donner lieu à des abus, l'article 14 dispose dans son paragraphe 5e que la subvention de l'Etat ne peut être accordée que dans les limites fixées pour chaque année par la loi de finances . . . . .

4° enfin, la subvention de l'Etat, qui doit être fournie d'une somme de 500 fr. par km. exploité, augmentée, s'il y a lieu, du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10.000 fr. par km. pour les lignes à voie large, et à 8000 fr. pour les lignes à voie étroite, ne pouvant jamais élever la recette brute au-dessus de 10.500 fr. et 8500 fr. suivant les cas. Les deux limites atteintes par la recette

brute annuelle, la participation de l'Etat doit être suspendue de plein droit.

Cette garantie d'intérêt n'est, pour les chemins de fer d'intérêt local comme pour ceux d'intérêt général, autre chose qu'une avance remboursable. L'article 15 de la loi de 1880 prévoyant le cas où le produit net de la ligne pour laquelle une subvention a été payée devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 % par an du capital de 1er établissement, stipule que « la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'Etat, le département ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts. » — Jamais l'Etat, ni les départements et communes n'ont bénéficié de cette clause.

La garantie de l'Etat une fois déterminée, est payée, comme sous le régime de la loi de 1865, au département qui la versera au concessionnaire

suivant le mode convenu soit à ce sujet soit au sujet de son concours propre. En ce qui concerne ce dernier il n'a rien été changé à la loi de 1865, et l'art. 12 dit seulement que " les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 seront être appliquées en partie à la dépense des voies ferrées par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés "

Si les départements et communes ont la faculté d'accorder des subventions différents de celles de l'Etat et consistant en capital ou en travaux, dans ce dernier cas, pour quelle somme équivalente l'Etat devra-t-il s'engager ? C'est le décret du 20 mars 1892 qui, dans son article 12, répond que, dans le cas d'allocations par les localités sous toute forme autre que celle d'annuités, on en doit calculer l'intérêt à 4 %, ce taux étant forfaitaire et par suite non susceptible de majoration.

Le régime de la loi de 1880

repose donc sur l'association de l'Etat et du département pour garantir les frais d'exploitation et une annuité de 5% au maximum représentant l'intérêt et l'amortissement du capital de 1er établissement.

Comment sont déterminés ce capital d'établissement et ces frais d'exploitation ?

Le caractère des lignes d'intérêt local comme celles d'intérêt général secondaire était d'être difficiles et peu productives, de présenter des perspectives de trafic très faibles. Dans ces conditions, les concessionnaires pouvaient ne pas se présenter ; s'il s'en pouvait, ils profiteraient de ce qu'une garantie d'intérêts leur était accordée, ils y feraient appel largement en dépensant sans compter. C'est pour ces motifs que l'on imagina un système de conventions dans lequel la garantie accordée à un taux forfaitaire variant de 4.65 à 5%, s'applique, pour chaque ligne, à un capital arrêté à forfait, et se calcule, chaque année, en allouant au concessionnaire comme frais

d'exploitation une somme fixée à forfait à un chiffre constant, augmentée d'une fraction déterminée de la recette brute ; c'est la formule : $D = A + \frac{R}{n}$, alors le concessionnaire peut réaliser des bénéfices, en faisant des économies sur les dépenses de construction ou d'exploitation ou en empruntant à un taux inférieur au taux garanti. Ce sont les conventions que prévoit le décret du 20 mars 1882 dans son article 1er.

Après avoir établi pour le concours financier de l'Etat ou du département les règles ci-dessus énoncées le législateur a été amené, en raison même de ce concours à se préoccuper du rapport entre le capital-actions et le capital-obligations dont dispose tout concessionnaire. Dans une entreprise de chemins de fer cette proportion doit être telle que le capital-obligations jouissant d'une garantie hypothécaire et d'un revenu fixe, quels que soient les produits, ne puisse être compromis par les abus de l'entreprise. Aussi, avant tout, sont destinées les subventions

de l'Etat et du département. Quant au capital-actions qui supporte tous les risques et a sa rémunération dans les bénéfices, il entre dans le calcul de la garantie et en profite s'il n'a pas à faire face à des risques exceptionnels. Pour que le gage des obligations soit complet il faut que la proportion du capital-actions au capital-obligations soit suffisante — D'après l'art 18 de la loi de 1880 : 1°/ Aucune émission d'obligations ne peut être faite sans l'autorisation du ministre des Travaux Publics donnée après avis du Ministre des Finances.

2°/ Il ne peut être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions ; et comme une partie de ce capital représente parfois des apports en nature souvent évalués au-dessus de leur valeur, la loi ajoute qu'on ne doit pas tenir compte, pour le calcul du maximum du capital-obligations, des actions à libérer ou libérés, autrement qu'en argent

3°/ En principe, pour que le Ministre des Travaux Publics puisse

autoriser une Compagnie d'intérêt
local à émettre des obligations
il faut que " les 4/5 du capital-
actions aient été versés et employés
en achat de terres, approvisionnements
sur place, ou en dépôts de cautionnement "
Cette condition, strictement observée,
pourrait présenter des inconvénients.
Il aurait fallu faire que, l'entreprise
ayant absorbé le dernier cinquième
du capital-actions avant que les
formalités précédant l'émission
des obligations eussent été terminées,
les travaux fussent interrompus. Aussi
" les concessionnaires peuvent être
autorisés à émettre des obligations
quand la totalité du capital-actions
a été versé et qu'il est dûment
justifié que la moitié au moins
a été employée comme il a été dit
précédemment " - Les fonds prove-
nant de ces émissions anticipées
doivent être déposés à la Caisse des
Dépôts et Consignations et ne peuvent
être mis à la disposition des con-
cessionnaires que sur l'autorisa-
tion formelle du Ministre des
Travaux Publics.

4°/ ces règles, toutefois, ne sont

pas absolues et le dernier alinea de l'art. 18 de la loi de 1880 atténue considérablement leur portée en établissant que les dispositions contenues dans les paragraphes 3o et 2e ne sont pas applicables dans le cas où la concession est faite à une Cie déjà concessionnaire d'autres lignes en exploitation, si le ministre reconnaît que les revenus nets (non compris les subventions) sont suffisants pour couvrir les charges des nouvelles obligations.

La loi de 1880 est incontestablement un progrès sur celle de 1865; seulement il est intéressant de savoir si le but que s'étaient proposé ses auteurs a été atteint et si les résultats répondent aux prévisions. Il importe d'envisager ces résultats, dix ans après la promulgation de la loi, à deux points de vue: I au point de vue de l'Etat et des localités — II au point de vue des compagnies qui se sont fondées.

I — De 1880 à 1891 3761 km. furent concédés, sur lesquels

1750 km. seulement étaient exploités à la fin de 1891. La dépense de construction moyenne par kilomètre très élevée de 1880 à 1886 tomba alors à 88000 fr. Les lignes les plus chères coûtèrent 161000 fr. et les moins chères 57447 fr. Les engagements souscrits par l'Etat pour les chemins de fer d'intérêt local attegnaient une annuité de 3313000 fr. environ. Quant aux sommes effectivement payées tous les ans aux compagnies subventionnées elles ne s'élevaient pas à ce chiffre en 1891; mais, depuis, elles n'ont cessé de croître, comme en témoignent les crédits accordés au budget du Ministère des Travaux Publics.

En 1891 le crédit ouvert était 2660000 fr.

1893	id.	2500000
1894	id.	2700000
1895	id.	3000000
1896	id.	3100000
1897	id.	3100000
1898	id.	3270000

Cette progression constante des charges imposées au Trésor est encore aggravée par l'appoint fourni par les subventions locales. Ainsi, de ces chef,

en 1891 4 875 000 fr. (y compris l'annuité à 4 % du capital effectivement versé) venaient s'ajouter aux 2 660 000 fr. représentant la part de l'Etat, pour former la somme totale de 7 535 000 fr. Le nombre de kilomètres exploités étant, à cette époque, de 2295 km., l'Etat se trouverait verser 1160 fr. par kilom. et les localités (départements et communes) 2123 fr., soit ensemble 3283 fr. par kilomètre. Or, la recette kilométrique moyenne était de 3060 fr., la dépense d'exploitation de 3618 fr., les intérêts à 5 % du capital de 1er établissement représentaient 3648 fr. Les résultats n'étaient donc pas tels qu'on les avait espérés. Quelques lignes seulement ont donné un produit net d'exploitation susceptible de couvrir en partie les intérêts et l'amortissement du capital de 1er établissement; sur 24 lignes ou réseaux, 16 accusaient des déficits d'exploitation. Cela ne correspondait guère aux sacrifices de l'Etat et des départements, dont plusieurs, pour faire face à des charges d'autant plus lourdes qu'elles étaient

annuelle, avaient eu recours à des emprunts.

Pour les compagnies il les conséquences de la loi de 1880 ne furent pas aussi fâcheuses — Le réseau d'intérêt local comptait 5350 km. concédés, dont 3900 en exploitation et répartis entre 79 compagnies différentes — 200 km. étaient entre les mains des grandes Compagnies d'intérêt général (Est — Paris à Orléans — Etat); 1250 km. appartenaient aux deux plus importantes des compagnies d'intérêt local savoir: 800 à la Sté Générale des Chemins de fer économiques, et 450 à la Cie des chemins de fer départementaux — Des sociétés nouvelles s'étaient constituées qui, grâce à la garantie d'intérêt, avaient pu trouver du crédit. Seulement ces sociétés ne faisaient pas celles qu'avait en en vue le législateur de 1880.

Ce dernier avait voulu "la constitution de sociétés locales, laissant aux concessionnaires peu de chances de gros bénéfices, mais par contre les garantissant contre l'alea des entreprises" Ces concessionnaires

devaient donc être mis non par la perspective d'une grande opération industrielle et financière, mais par le désir de développer la richesse d'une région, de la mettre en valeur. — Rien de tout cela ne se réalisa. Les concessions d'intérêt local furent recherchées par de grandes entreprises étrangères au pays à desservir, ne visant que le profit pécuniaire, des bénéfices, bénéfices devenus d'autant plus certains que la garantie était « un véritable forfait pour l'émission et la constitution du capital d'établissement ; forfait pour la construction ; forfait pour l'exploitation ». En effet les principaux systèmes de garantie qui ont été adoptés sont : le forfait de construction aggravé ; le barème d'exploitation avec minimum ; le forfait avec garantie partielle ; la garantie avec minimum.

Forfait d'émission — Avec les grandes Compagnies on a pu fixer comme taux de la garantie d'intérêt le taux même de l'émission des obligations qui a lieu à mesure

des besoins au cours du jour. Il y a dans le public assez de titres en circulation pour que le cours moyen ne dépende à peu près que des conditions générales du marché financier. Pour de petites compagnies et surtout pour les compagnies nouvelles il n'en est pas ainsi; le taux d'émission peut varier dans une très large mesure au gré des banquiers, chargés de placer les obligations. On se trouve donc amené à spécifier un taux fixe pour la garantie; or ce taux ne peut être inférieur à celui auquel le concessionnaire peut espérer se procurer des capitaux et avec la baisse progressive du revenu des fonds publics il est à peu près certain d'arriver à réaliser un joli bénéfice sur les émissions successives d'obligations. C'est précisément ce qui s'est produit pour les principales des compagnies d'intérêt local. Les charges du capital réalisé varient de 3.87 à 3.96 et 3.98 %; le taux garanti allant de 4 à 5 %, elles ont bénéficié de la différence entre ces deux limites. Sans doute cette

différence peut être considérée comme la rémunération légitime des intermédiaires auxquels on recourt l'Etat et les départements pour émettre des emprunts, au lieu de faire eux-mêmes directement cette émission. Mais il est à craindre que cette perspective de bénéfices certains n'incite les concessionnaires à pousser aux travaux de façon à accroître le capital garanti, partant les bénéfices à réaliser, et finalement à faire avant tout une belle et bonne affaire.

Forfait de construction — Ce forfait est aussi une source d'importants profits pécuniaires pour les concessionnaires, qu'il s'agisse soit d'une compagnie prenant à sa charge la construction et l'exploitation, soit entrepreneur à qui seule la construction est confiée. Avant de commencer les travaux d'établissement, il s'agit de déterminer le chiffre forfaitaire du capital qui devra y être consacré. L'intérêt manifeste du concessionnaire, alors, est d'obtenir la somme la plus élevée possible

et, à cet effet, de rédiger des projets en conséquence, et de majorer les devis : Cette fixation opérée, toutes les économies qu'il pourra faire soit sur le prix de revient des travaux, soit sur les conditions d'exécution, soit sur la qualité des matériaux, sont autant de bénéfices pour lui — Que ces économies se traduisent ensuite par une aggravation des charges de l'exploitation, par des malfaçons et des réfections, il s'en désintéresse puisque, la construction achevée, il parviendra peut-être à laisser l'exploitation à un autre, ou qu'il tâchera d'obtenir une formule d'exploitation mettant ces dépenses aux comptes de l'Etat et du département.

Quant au forfait d'exploitation il assure également aux compagnies concessionnaires des ressources certaines. Mais en raison même de cette certitude ces ressources perdent leur véritable caractère de concours, d'encouragements pour devenir le but unique de l'exploitation. En effet ce forfait est déterminé, comme on l'a vu plus

haut au moyen de formules du type $F = A + \frac{R}{n}$ dans lesquel : F représente les frais d'exploitation ; A une partie fixe de la dépense d'exploitation (1800 f ; 2000 f ; 2300 f en général) qui est toujours dépensée quel que soit le trafic (dépenses d'entretien de la voie, du matériel etc...) ; et $\frac{R}{n}$, une partie variable de cette même dépense (en général 1/3 ; 1/4 ; 1/4) dépendant du nombre des voyageurs, des quantités de marchandises transportées c'est-à-dire de la recette brute kilométrique (R.). Cette formule très souvent est combinée avec un minimum variant suivant les espèces (3000 ou 3500). Tant que la recette brute n'atteint pas le chiffre correspondant à ce minimum, il y aura lieu à garantie ; plus elle s'en rapproche moins le montant de la garantie est fort. Il résulte de là que le concessionnaire, tout d'abord porté à faire élever le plus possible le minimum n'a pas d'intérêt à developper son trafic, soit par une bonne organisation du service, soit par des abaissements de tarifs ; car à toute augmentation de

recettes correspond : d'une part un accroissement corrélatif des dépenses réelles d'exploitation, conséquence du développement du trafic ; et d'autre part, une réduction de la somme payée à titre de garantie, ce qui aboutit, pour lui, à une diminution de bénéfices.

Il faut ajouter qu'outre ces inconvénients inhérents à chaque espèce de forfaits, il en est un qui leur est commun ; ils se prêtent tous à des bénéfices réalisés aux détriments de l'Etat et des départements, la conséquence est qu'ils facilitent outre mesure la construction des lignes même les plus mauvaises commercialement.

M. Pelletan a résumé très nettement les reproches qui peuvent être adressés à la garantie d'intérêt ainsi entendue. " Ce régime conduit à payer aux compagnies plus que leurs véritables dépenses de construction, plus que leurs véritables dépenses de construction, plus que les charges réelles de leurs capitaux, plus que les frais d'exploitation ; il conduit non seulement à permettre un

contenus abandon, mais encore à autoriser les dépenses systématiques et inqualifiables dans l'exploitation, dont le Trésor supporte tout le poids; enfin, il amène les compagnies non seulement à ne point désirer, mais encore à redouter, de l'accroissement de trafic, la hausse des recettes, et à faire le nécessaire pour éviter ce péril au double détriment du Trésor français et du Service"

(Rapp. n°996 – M. C. Pelletan – Sur les garanties d'intérêts aux chemins de fer algériens – Budget de l'exercice 1891)

— 3e Partie —

Lorsqu'il s'était agi d'appliquer la loi de 1880, c'était par crainte des dépenses incertaines de construction et pour échapper à la nécessité d'organiser un contrôle minutieux de l'exploitation que les départements avaient cru faire preuve de sagesse en recourant aux forfaits. Il en était résulté pour eux, comme pour l'Etat du reste, un accroissement de charges imprévu dont tout le profit allait non au public, mais aux actionnaires des compagnies avec lesquelles ils avaient traité. Il fallait remédier à cette situation.

Quels moyens ont été proposés et employés ? Tel est l'objet de cette 3e partie.

1re section — Moyens proposés ———

Cette question des chemins de fer d'intérêt local avait, depuis 1890, vivement préoccupé le Gouvernement, le Conseil d'Etat, et le Parlement. La loi de 1880 n'avait en somme posé que des maxima et ne s'opposait pas à des modifications des conventions de concession qui étaient soumises à la ratification du Pouvoir législatif. On s'efforça alors, dans les conventions nouvelles, d'appliquer rigoureusement la loi, et d'interdire l'introduction de toute clause forfaitaire. Mais en même temps on songea surtout à reviser la loi de 1880 elle-même.

Une Commission, instituée le 20 novembre 1889 et composée de hauts fonctionnaires des Ponts et Chaussées, et de Conseillers d'Etat, fut chargée de préparer le questionnaire d'une enquête qui devait être ouverte sur toute l'étendue du territoire. Ce Questionnaire, qui fut envoyé aux conseils généraux, aux Ingénieurs, aux Préfets et aux concessionnaires

comportait un grand nombre de questions dont les plus importantes avaient trait au concours de l'Etat, et aux forfaits. Après examen et discussion des réponses faites par les intéressés, la Commission rassembla ses résolutions en un projet de loi revisant complètement la loi de 1880, projet qui fut soumis par le Ministre des Travaux Publics au Conseil d'Etat. En ce qui concerne le concours de l'Etat, elle avait conclu à ce que la loi générale à intervenir n'établît pas les bases de la subvention d'une manière invariable, mais laissât à chaque loi particulière le soin de déterminer, suivant les cas, le maximum des sacrifices que l'Etat pourrait faire. Quant aux forfaits, elle avait condamné celui de construction, et maintenu celui d'exploitation, entendant abandonner aux départements la liberté de le proposer, sauf vérification ultérieure des formules par les Ingénieurs.

De ce projet le Conseil d'Etat ne retint que 3 points principaux : 1° le mode et le quantum du concours financier de l'Etat, du département ou de la commune ; — 2° la

fixation du capital de construction et des frais d'exploitation ; — 3° la proportion entre le capital-obligations et le capital-actions. Le résultat de ses travaux fut la substitution d'articles nouveaux aux articles 13, 18 § 5, et 36 de la loi de 1880. Les dispositions de ces articles constituaient les règles suivantes : pour le calcul de la garantie de l'Etat stipulée, d'une façon toute spéciale, payable désormais au département ou à la commune, et pour ne pas favoriser les longues concessions plus que les courtes, le chiffre de l'intérêt servi au capital de 1er établissement était distingué de l'amortissement, le 1er étant fixé à 3 f. 75 %, le 2e, calculé au même taux pendant toute la durée de la concession, ne devant pas dépasser le maximum de 0 f. 75 %. Ces taux d'intérêt et d'amortissement étaient ceux auxquels devait être évaluée et transformée en annuités, pour le calcul du concours de l'Etat, la subvention fournie soit en capital, soit en terrains ou enfin en travaux par le département — En deuxième lieu les maxima auxquels est limité la subvention de l'Etat ne

dont jusqu'au nombre de trois : 1° la subvention ne doit pas dépasser celle du département — 2°/ elle ne peut pas être supérieure à la moitié des insuffisances d'exploitation, plus 3 fr. 75 % d'intérêt du capital d'établissement et 0. 75 % d'amortissement ; — 3°/ Les subventions de l'Etat et du département et de la commune ne peuvent, en aucun cas, couvrir les insuffisances d'exploitation au-delà de 7500 fr. par kilomètre — Quant au capital de 1er établissement et aux dépenses d'exploitation, ils ne devront jamais faire l'objet d'un forfait entre le concédant et le concessionnaire, l'acte de concession ne pouvant leur assigner que des maxima. Il était possible d'ailleurs de stipuler au profit du concessionnaire des primes pour les économies réalisées dans l'exploitation et la construction. De plus il n'était pas interdit de convenir, à l'acte de concession, que le capital de 1er établissement serait encore augmenté : 1° des insuffisances constatées au cours de

la construction ; — 2° des sommes nécessaires ultérieurement à des travaux et dépenses complémentaires ; mais à la condition que les projets auraient été, préalablement à leur exécution, approuvés par décret rendu en Conseil d'Etat — Enfin pour que le concessionnaire fût directement intéressé à mener à bien son entreprise, il devrait toujours, nonobstant les combinaisons adoptées dans son traité, fournir au moins le quart du capital d'établissement ——— Au sujet de la proportion du capital-actions au capital-obligations, le Conseil d'Etat retranchait de l'article 18 de la loi de 1880 le paragraphe final pour le remplacer par des dispositions nouvelles. Désormais le Ministre des Travaux Publics pourrait autoriser une compagnie à émettre des obligations pour une somme supérieure au montant du capital actions, mais seulement si les intérêts des obligataires étaient sauvegardés, c'est-à-dire si : a/ l'annuité nécessaire pour couvrir l'intérêt et

l'amortissement des obligations était suffisamment assurée par les produits nets (y compris les subventions) soit de la ligne à construire, soit d'autres lignes déjà exploitées par la Compagnie dans le même département ou se prolongeant dans un département limitrophe ; — b/ si le capital-actions était au moins égal au tiers de la dépense.

Ce sont ces dispositions, élaborées par le Conseil d'Etat et formulées en projet de loi, que le Gouvernement s'approprie et qui, déposées par M. Yves Guyot, le 16 février 1892, sur le bureau de la Chambre des députés, furent renvoyées à l'examen de la Commission des Chemins de fer.

Le 29 mars 1893, M. Cochery, présentait, au nom de cette Commission un rapport qui concluait à l'adoption du projet gouvernemental, sauf quelques modifications.

Ces dernières étaient inspirées par divers motifs.

Outre les inconvénients qui avait révélés l'application de la loi de 1880 et que le Conseil d'Etat s'était efforcé de corriger, M. Cochery adresse plusieurs reproches à la garantie d'intérêts.

Le 1er est d'avoir exagéré le système de la loi de 1865 "La loi de 1865, dit-il, limitait trop la garantie applicable à la construction ; la loi de 1880 a inauguré non seulement le système de la garantie complète de la construction mais encore de l'exploitation" Et l'énormité des dépenses qui en sont la conséquence a arrêté le développement du réseau d'intérêt local.

La 2e critique est commune aux deux lois de 1880 et 1865 : elles procèdent de la même conception "confier à la même compagnie l'établissement et l'exploitation pour les chemins de fer d'intérêt local comme pour ceux d'intérêt général".

Enfin M. Cochery reproche, en 3e lieu, à la garantie d'intérêts, d'être un moyen de déguiser des

emprunts. C'est sous son couvert que l'Etat et les départements ont emprunté le capital de 1er établissement par l'intermédiaire d'un tiers jouissant d'un crédit au leur et qu'ils ont payé 4 ou 4.5 % ce qu'ils auraient pu avoir pour 3 ou 3.5 %. Les risques qu'en apparence les concessionnaires assumaient sont passés à leur charge ; le crédit de ceux-ci s'est trouvé affaibli ; quant au remboursement que laissait entrevoir cette garantie, il n'était qu'illusoire : tout cela l'expérience le démontre bien.

Pour obvier à tous ces inconvénients, M. Cochery voit que l'adoption d'un système, déjà mis en application par quelques départements, qui consiste "à faire payer par le département la construction, et à traiter ensuite pour l'exploitation avec ou sans garantie."

A ce système il reconnaît de nombreux et grands avantages

1°) A l'Etat et aux départements

il permet d'acquitter leur subvention en capital. Par suite l'Etat peut "diminuer ses charges en profitant de la différence entre son crédit et celui des départements qui doit être considéré comme le maximum du crédit de la compagnie concessionnaire". Ce paiement en capital entraînerait ou l'emprunt ou l'inscription annuelle de crédits ad hoc au budget; du moins, le système si dangereux des emprunts indirects disparaîtrait. Selon M. Cochery "ce mode de subvention s'impose d'autant plus, au point de vue financier, que la majeure partie des avances consenties pour les chemins de fer d'intérêt local paraissent actuellement ne pas devoir être remboursées."

2° La séparation de la construction et de l'exploitation a pour conséquence la possibilité de confier celle-ci à de véritables compagnies locales et d'écarter ainsi l'inconvénient présenté par les lois de 1865 et 1880, "qui poussaient à la constitution de grandes compagnies d'intérêt local, faisant avant tout

des opérations financières, groupant des exploitations dans les régions les plus diverses, et étrangères par leurs intérêts à ces régions"

2°/ Par la subvention fixe l'exploitant est intéressé non plus, comme sous le régime de la garantie d'intérêts, à solliciter toutes espèces de concessions fussent les plus mauvaises, sans examen, mais bien au contraire à ne prendre que des lignes dont les produits puissent couvrir, en moyenne au moins, les charges de l'exploitation, après la période de développement normal du trafic.

4°/ La durée des traités d'exploitation peut être plus courte et les contrats peuvent être revisés.

5°/ Le système de la subvention fixe pousse à la prudence et fait que les départements ne se leurrent pas sur la portée des engagements pris. En effet les conseils généraux, la concession faite, doivent emprunter le capital d'établissement; la loi imposant les centimes additionnels destinés à couvrir l'intégralité des charges n'intervient qu'après un

vote émanant d'eux. Rien de pareil, avec le système de la garantie d'intérêts, qui porte les assemblées départementales à escompter des prévisions de recettes exagérées et à ajourner la question des ressources à créer

6°/ enfin, par ce système, il est plus facile d'intéresser les Grandes Compagnies d'intérêt général à l'extension du réseau d'intérêt local, de leur demander tout le concours qu'elles peuvent prêter soit pour la construction, soit pour l'exploitation.

C'est pour encourager à l'établissement des lignes d'intérêt local par les départements, que certaines modifications étaient apportées par la Commission parlementaire au projet de loi de 1892. C'est dans ce but qu'il est stipulé que lors de la déclaration d'utilité publique l'Etat pourra, au lieu d'une subvention annuelle, accorder une subvention en capital — Dans cette intention il faut voir aussi la cause de ce qu'en ce qui touche les dépenses d'exploitation l'acte de concession

de concession pourra allouer, soit une prime d'économie, soit une subvention fixe annuelle, celle-ci étant destinée à servir d'appoint nécessaire aux recettes normales d'une ligne affermée qui ne couvrirait pas ses dépenses d'exploitation. De même pour rendre moins difficile cette réalisation de combinaisons de contruction par le département avec affermage à une simple compagnie d'exploitation, et pour maintenir le principe du bon marché nécessaire à toute entreprise de chemin de fer d'intérêt local, l'apport onéreux du quart du capital de 1er établissement est transformé en obligation de fournir une portion de ce capital comprenant les objets mobiliers (matériel roulant, outillage etc.....) — C'est toujours dans le même esprit qu'une addition a été faite pour fixer la durée de la subvention de l'Etat dans le cas où ce mode de construction aurait été employé : " lorsque les conventions d'exploitation ont une durée différente

de celle de la période d'amortissement, la durée des subventions de l'Etat correspondant soit à la construction, soit à l'exploitation, sont fixés d'après les engagements respectifs des départements".
Enfin dans l'intérêt du trésor, comme aussi dans celui des départements et communes, si ces derniers "exécutent à leurs frais la totalité ou une partie des travaux d'établissement de la ligne les marchés de ces travaux seront faits avec concurrence et publicité" suivant des règles spéciales

Quant aux autres changements introduits dans le projet de loi gouvernemental, ils concernent le taux de la garantie et le maximum d'amortissement d'une part; et d'autre part le partage des bénéfices.

D'après le texte de la Commission le taux de garantie serait non plus 3.75 %, qui correspond au crédit de compagnies importantes, mais serait constamment supérieur de 0f 65 au taux moyen de la rente française

perpétuelle du taux le moins élevé calculé pendant la période de six mois qui a précédé la signature de l'acte de concession ; on arriverait ainsi à 4 %. Quant à l'amortissement rentrant dans le calcul de l'annuité garantie, il serait calculé au même taux et sur une période ne pouvant dépasser 60 ans — Pour le calcul de l'équivalence des concours du Département et de l'Etat, c'est encore ce taux unique qui devrait servir à la transformation en annuités de toute subvention donnée sous une autre forme que celle Dernière. Grâce à cette disposition les localités auront une tendance à donner leur concours non plus sous la forme de la garantie d'intérêts, en raison du taux de faveur de 5 % dont la loi de 1880 la faisait bénéficier exclusivement, mais à recourir à la subvention en capital ou en travaux réalisable au moyen d'emprunts émis au taux de leur propre crédit, et à ne demander par suite aux compagnies que la fraction du capital

pour constituer une garantie
sérieuse de leur gestion — Toute
fois, dans le but de sauvegarder
les intérêts du Trésor, il était
bien stipulé que, si le départe-
ment ou la commune s'était
procuré le capital au moyen
d'un emprunt, le taux, servant
de base au calcul de la subven-
tion de l'Etat, ne pourrait
excéder le taux réel de cet
emprunt.

L'adoption de ce mode de
fixation du taux d'amortisse-
ment devrait amener des modifica-
tions dans les dispositions de
l'article 15 de la loi de 1880
relatives au partage des bénéfices,
laissées intactes par le projet de
loi de 1892 — La durée de l'amor-
tissement, qui correspond à celle
de la concession, ne doit pas dépasser
60 ans ; mais il pourrait se faire
que la longueur d'une concession
n'excédât pas ce terme tout en
étant insuffisante pour permet-
tre le remboursement des avances
versées par l'Etat. et l'expira-
tion de cette concession, sans

les avantages, tous les produits de l'affermage reviendraient au département au détriment de l'Etat. C'est cette éventualité que prévoit la nouvelle réglementation du partage des bénéfices, ainsi formulée : "Le présent article (art. 15) est applicable en ce qui concerne l'Etat, même quand une concession a pris fin, le département ou la commune devenant alors redevables à l'Etat des avances que celui-ci a faites"

Il est de plus spécifié que le concessionnaire n'a pas droit, pour les subventions en capital ou en travaux, à l'intérêt réservé de 6 %.

Le projet de loi de 1892 ainsi modifié avait été accepté par le Gouvernement; mais n'ayant pu être voté avant la fin de la législature il était devenu caduc. Aussi en 1894 fut-il repris par le ministre des Travaux Publics d'alors, M. Jonnart, qui le déposa, le 27 février, sur le bureau de la Chambre des députés.

Pour M. Jouart, comme pour M. Cochery, la garantie d'intérêts doit être non plus la règle générale mais l'exception. Quel est le système de convention de concession dont la réalisation est, selon lui, à souhaiter ? C'est celui où le concours financier de l'Etat, du département ou de la commune est accordé sous forme de subvention en capital, les concessionnaires ne devant fournir que la fraction du capital qu'il est nécessaire de leur faire engager dans l'entreprise pour avoir la certitude qu'ils ne l'abandonneront pas. Cependant comme il est des cas où les départements pourront avoir une préférence pour la subvention par annuités, ce régime n'est pas interdit. Alors, suivant que l'entrepreneur demande ~~soit~~ une garantie complète soit pour les frais d'établissement, soit pour ceux d'exploitation, soit enfin pour la construction et l'exploitation à la fois, il y aura lieu à la vérification des dépenses d'établissement et d'exploitation

réellement faites et dûment justifiées. Mais, à raison de ce qu'elle constitue une gêne dans les opérations des concessionnaires et une difficulté pratique assez sérieuse pour les départements, cette vérification sera limitée à ce cas seulement ; de là cette conséquence : qu'elle devient inutile, si la compagnie se charge d'exploiter à ses risques et périls et si elle s'engage à ne rémunérer que sur les bénéfices éventuels de cette exploitation la fraction du capital destinée à garantir sa gestion. Et comme complément logique de ce système, M. Jouvart propose de ne prévoir le partage des bénéfices que dans les concessions pour lesquelles il aura été accordé une garantie d'exploitation. En effet, selon lui, ce dernier régime repose sur la vérification des dépenses réelles, qui n'est pas sans difficultés et qui ne dispense pas de limiter ces dépenses à un maximum ; et ce maximum, toutes les fois qu'il est atteint, fonctionne comme

un forfait. Si donc au début de l'entreprise la vérification des dépenses a été organisée, rien ne s'oppose à son maintien en vue de constater l'existence des bénéfices nets susceptibles d'être partagés. Si, au contraire, aucune garantie d'exploitation n'a été demandée il y a tout avantage à laisser à l'exploitant les chances de gain comme il a accepté celles de pertes. Dans ce dernier cas les subventions de l'Etat et des départements seraient données à fonds perdus; mais l'importance de ce sacrifice se trouve bien atténuée: et par la rareté même des bénéfices notables que peut donner l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local, et par le développement des transports que recherche, naturellement, un exploitant à qui reviennent intégralement les profits résultant des plus-values de recettes. "D'ailleurs, dit M. Jomard, si le bénéfice au lieu d'être aléatoire se présentait comme assuré la loi nouvelle n'interdirait pas d'en stipuler le partage. Elle se borne à rendre facultative cette stipulation qui, aujourd'hui, est

obligatoire".

Le projet de loi, rédigé d'après ces conceptions, empruntant des dispositions à tous les textes antérieurs apportait à la loi de 1880, dont il abrogeait les articles 13, 15, 18 et 36, quatre modifications principales :

I — La garantie d'intérêt ne devait plus être la forme obligatoire du concours financier de l'Etat — L'article 5 stipule que la subvention de l'Etat pourra être donnée en capital ou en annuités dont la durée n'excédera pas 60 ans ; et l'article 4 établit que cette subvention sera accordée non pas au concessionnaire, mais au département ou à la commune.

Dans le cas où la subvention sera donnée en annuités elle sera limitée par deux maxima :

a/ elle ne pourra jamais excéder 500 fr. par km. pour couvrir les frais d'exploitation.

b/ elle ne devra jamais porter l'intérêt du capital de la compagnie à un taux supérieur au

taux moyen de la rente française pendant les six mois qui ont précédé la signature de la convention, augmenté de 0.5 %

Quand le département accordera une subvention en capital, on n'appliquera plus le taux forfaitaire de 4 % pour le calcul des annuités à payer par l'Etat mais le taux susvisé.

Quand le département se procurera les fonds nécessaires au moyen d'un emprunt, le taux de conversion ne pourra excéder le taux réel de l'emprunt.

Le projet maintient l'ancienne disposition par laquelle la subvention de l'Etat ne peut pas être supérieure à celle du département ou de la commune.

En ce qui concerne la constitution du capital les nouvelles règles établies sont : II

Le montant du capital-actions effectivement versé devra représenter dans les dépenses de 1er établissement une part au moins égale : au quart, si les dépenses ne dépassent pas

40.000 fr. par km. ; à 10.000 fr. plus un huitième des dépenses excédant 40000 fr., dans le cas contraire.

Le capital-obligations devra, en principe, ne pas excéder le capital-actions ; toutefois la Compagnie pourra être autorisée à le porter au plus au double de son capital-actions, si le ministre reconnaît que le produit net des lignes dont elle serait déjà concessionnaire dans le même département ou qui se prolongeraient sur un département limitrophe, augmenté des subventions, est suffisant pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des obligations à émettre. Toutefois il ne sera tenu compte du produit net d'une ligne à construire que jusqu'à concurrence des trois quarts.

III - Les forfaits sont formellement interdits - La garantie de l'Etat ne pourra s'appliquer qu'aux dépenses réelles soit d'établissement, soit d'exploitation. Elles seront limitées par un maximum, vérifiées

et augmentées d'une prime pour les économies realisées par rapport à ce maximum. L'acte de concession pourra, en ce qui concerne le capital d'établissement, stipuler qu'il sera augmenté en outre : 1° des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction ; — 2° des sommes employées ultérieurement pour travaux et dépenses complémentaires, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux Publics.

Enfin le projet ne — IV prévoit le partage des bénéfices que dans le cas où il sera accordé une garantie d'exploitation. Ce partage aura lieu toujours par moitié entre le département et l'Etat sur le surplus de la recette brute obtenu après prélèvement des sommes nécessaires pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 % par an du capital de 1er établissement.

Seulement déduction faite, pour la détermination de ce

capital, des subventions en capital et de la portion réalisée en obligations — Si la concession venait à prendre fin avant que l'Etat ait été désintéressé, le département ou la commune serait redevable envers lui du restant à rembourser.

Ce projet de loi de 1894 n'eut pas un meilleur sort que celui de 1893 ; la fin de la législature est arrivée qu'il n'avait pas fait l'objet d'un rapport de la Commission des Chemins de fer à l'examen de laquelle il avait été renvoyé.

A supposer qu'il ait été voté, il est certain que le développement des compagnies existantes aurait été enrayé. Celles-ci n'auraient plus demandé de nouvelles concessions, puisque, par suite de l'application de l'article 3 relatif à la proportion du capital-actions par rapport au capital-obligations il leur était impossible de construire les lignes concédées sans augmenter leur capital-actions. Sans

doute le législateur, qui était parti de ce principe que les chemins de fer d'intérêt local devraient être créés et établis par des capitaux locaux, voyait alors son but atteint : peut-être aurait-on eu de petits réseaux appartenant à des sociétés différentes et ne ressemblant guère à la Sté Générale des Chemins de fer économiques, et à la Cie des chemins de fer départementaux. Mais serait-il trouvé des capitaux consentant à s'engager dans des entreprises appelées à ne donner aucun bénéfice pendant de longues années ? Il est permis d'en douter ; car il est si naturel, si humain de songer à soi avant de se préoccuper du bien public ; de chercher à faire fructifier le plus possible les fonds dont on dispose, avant de penser à rendre service à son pays !

Quoiqu'il en soit du sort adverse au projet de loi de M. Journal, et des ses conséquences probables s'il avait été voté, pendant les six ans qui nous séparent

de l'époque où l'on a reconnu les inconvénients de la loi de 1880, a-t-on continué à appliquer cette dernière comme par le passé?

Il a été répondu, plus haut et par avance, négativement à cette question; mais la meilleure réponse à donner a paru consister dans l'examen des traités passés, durant cette période, entre les départements et les concessionnaires de lignes d'intérêt local, et des lois qui ont déclaré celles-ci d'utilité publique.

2e section - Moyens employés ———

D'une manière générale, on peut diviser ces concessions en deux catégories: 1°/ celles qui ont été placées sous le régime de la loi de 1880 c'est-à-dire celui de la subvention par annuités ou garantie d'intérêts; — 2°/ celles qui n'ont pas été soumises à ce régime. - Dans chaque classe les conventions se rattachent à l'une d'entre elles qui sert de type et dont elles reproduisent pour ainsi dire littéralement les dispositions, une différence

n'étant à signaler que sur des points de détails variables avec les espèces comme par exemple : le montant maximum du capital d'établissement ; le taux de la garantie ; la composition de la formule qui détermine le maximum des frais d'exploitation, le chiffre de la prime d'économie etc .....

Concessions placées sous le régime de la garantie d'intérêts — § 1er —

—

Charente et Charente-Inférieure — Ligne — 1° —
de Rouillac à Matha

Cette ligne a été déclarée d'utilité publique par la loi du 6 Juillet 1893.

Le maximum de la charge annuelle du Trésor est fixé à 13500 fr. pour le département de la Charente et 2500 fr. pour celui de la Charente-Inf^re.

D'après les conventions du 1er février 1893, passées par les deux départements avec la Cie des chemins de fer départementaux, le taux de la garantie est de 4 fr. 15 % du capital effectif de 1er dont le maximum est fixé par kilomètre à 77000 fr. pour la Charente, et à 70.000 fr. pour la Charente-Inf^re avec attribution à la Cie comme prime d'économie

des 6/10 de la différence entre ce maximum et les dépenses réelles.

Moyennant cette allocation la Cie reste chargée de tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, achats de terrains, fournitures de matériaux et mobilier, en un mot de tous les travaux que comportent la construction et l'exploitation de la ligne.

Elle ne pourra faire valoir aucune prétention sur la subvention de l'Etat laquelle revient exclusivement au département.

Dans les limites du maximum du capital de 1er établissement ne seront jamais portées en compte que des sommes afférentes à des dépenses déterminées par l'article 4.

Les frais d'exploitation, qui sont aussi limitativement énumérées dans l'article 5, sont également calculés d'après les dépenses réelles. Dans la Charente-Inférieure la Cie prend l'exploitation à ses risques et périls, les insuffisances d'une année devant être couvertes par les excédents d'une autre; au-dessous de 3000 fr. de recettes

les frais d'exploitation ne peuvent être portés en compte pour une somme supérieure à 3000 f. ; au-dessus de cette somme le maximum de ces frais est donné par la formule $1500 + \frac{R}{2}$. Une prime d'économie des 2/3 de l'excédent du produit de la formule sur les dépenses réelles est attribuée à la Cie. Les excédents de recettes après avoir été appliqués à couvrir les insuffisances des exercices précédents appartiennent au département.

Dans la Charente, une prime d'économie de 2/3 s'ajoute aussi aux frais réels d'exploitation, qui ne peuvent en aucun cas dépasser le chiffre résultant de la formule $2000 + \frac{R}{3}$, et cette formule est déclarée applicable à la section en exploitation d'Angoulême à Roullac, pour laquelle les frais d'exploitation étaient calculés à forfait dans la convention la concernant.

Département du Nord — Ligne de — 2e Bethuchies à Hon avec embranchement sur Barai —

Cette ligne (9 km. 500) a été déclarée

d'utilité publique par la loi du 14 août 1893 qui fixe le maximum du capital de 1er établissement à 80.000 fr. par km. dans lesquels sont compris les frais de constitution du capital actions et jusqu'à concurrence de 6 %. — La charge annuelle du trésor est fixée à 1347 fr. et elle est calculée sur les bases fixées à la convention du 7 octobre 1892 passée entre le département du Nord et le concessionnaire.

Aux termes de cette convention le département s'engage à subvenir tant à l'aide de ses revenus propres ou des subventions communales qu'à l'aide de celle de l'Etat au paiement des insuffisances d'exploitation. — Cette subvention ne peut dépasser une somme de 12 500 fr. par km par an, et elle est payable pendant 60 ans. Pour le calcul de l'annuité garantie les dépenses de construction sont comptées pour leur montant réel et le taux d'intérêt, amortissement compris, est de 4 f. 40 %; — 2°/ les dépenses d'exploitation, y compris la location du matériel roulant sont admises en

compte jusqu'à concurrence d'un maximum fixé par km. à 1800 fr., augmentés des 6/10 de la recette (1800 + 0.6 R), étant entendu qu'elle pourra être majorée, à titre de prime d'économie, des 2/3 de l'écart entre leur montant effectif et ce maximum — La subvention départementale est payable par semestre ; mais ces règlements semestriels ne sont que des à-comptes, le compte de garantie n'étant arrêté qu'en fin d'année.

Le remboursement des sommes payées au concessionnaire par l'Etat et le département se fera aux conditions de l'art. 5 de la loi de 1880 ; sous réserve qu'une partie du capital kilométrique de l'établissement (55 000 fr.) aura droit pendant 60 ans, durée de la concession, non au taux légal de 6 %, mais à celui de 4 f. 40, par an.

Enfin la Cie a réalisé intégralement et employé en achats de terrains, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement un capital de 2 500 par

km. avant de toucher aucune partie des emprunts consentis par la Cie du Nord.

C'est qu'en effet la Ste du Chemin de fer de Bethechies à Hon n'a pas fait d'émission d'obligations. Pour être dispensée de cette émission ou de tout autre emprunt elle a passé avec la Cie du Nord un traité aux termes duquel celle-ci s'est engagée à lui faire une avance jusqu'à concurrence de 55 000 fr par km. au maximum. Cette avance représente la totalité des subventions que la concessionnaire recevra par annuités du département du Nord, des communes, des particuliers et de l'Etat; annuités pour lesquelles la Cie du Nord est subrogée à tous les droits du concessionnaire, comme elle l'est aussi aux droits qu'il a sur les excédents annuels de recettes — L'avance produit un intérêt simple de 4 % du jour de chaque versement fait après exécution des travaux ou livraison des matériaux, jusqu'à l'arrêté de compte opéré après la mise en

exploitation de la totalité de la ligne.
Son remboursement est effectué par une annuité payable en deux termes : le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, et calculée d'après le taux moyen de l'intérêt (y compris la prime de remboursement et les frais et droits accessoires) des émissions d'obligations de la Cie du Nord, depuis le jour de l'arrêté de compte jusqu'à la fin de la période assignée à l'amortissement du capital d'établissement (ci l'expir 31 Xbre 1950)
En cas de non-paiement à l'échéance d'une annuité de remboursement, celle-ci portera, à compter de cette date, intérêt à 4 % l'an, et à la fin de la période de remboursement ce qui restera dû sera prélevé sur les excédents des produits nets de toutes sortes — Enfin d'après une stipulation spéciale, la Sté du Chemin de fer de Bethechies à Hon fera construire et entretenir son matériel roulant dans les ateliers du Chemin de fer du Nord.

Beaucoup d'autres lignes d'intérêt local ont été concédées

Dans la région du Nord de la France depuis 1893, suivant des conventions analogues à celle qui vient d'être analysée. Ce sont :

1° Dans le département du Nord la ligne à voie étroite de Maubeuge à Villers-sire-Nicole (12 km. 500)

2° Dans le même département le réseau, à voie étroite, dénommé "Groupe du Sud (77 km. 500) appartenant à la société anonyme des Chemins de fer Economiques du Nord (Hasnon à Solesmes ; Solesmes à Quiévy etc...)

L'établissement de ces lignes a été déclaré d'utilité publique par deux lois en date du 13 août 1893 (B. n° 1595 - 1893 - XII - n° 27298 et B n° 1605 - 1893 - XII - n° 27462)

3° Dans le département du Nord le chemin de fer à voie normale de Pont de la Deule à Pont à Marcq (29 km) dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par la loi du 14 août 1894 (B. 1671 - 1893. XII - n° 28884)

4° Dans les départements de l'Oise et de la Somme, le chemin de fer, à voie étroite, de Bussy à

Erchen (11 km. 800) — Loi du 28 novembre 1895 (B 1698 - 1895 - XII - n° 29441)

Dans le département du Nord — 5°. la ligne de Douches à Cambrai (24 km. 500) - Loi du 13 juillet 1896 (B. 1801 - 1896 - XIII - n° 31542)

Dans les départements du — 6°. Pas-de-Calais et du Nord, la ligne à voie normale de Marquion à Cambrai (20 km. 500). Loi du 21 avril 1898 (J. Off. 21 avril 1898 - 2627) —

Lignes qui ne sont pas placées — § 2. — sous le régime de la garantie d'intérêts.

Département des Ardennes — 1°.
Réseau des Ardennes à voie étroite (0m 80)

Ce réseau comprend quatre lignes, et a été déclaré d'utilité publique par la loi du 14 août 1894. Cette loi fixe en même temps le maximum de la charge annuelle du trésor à la somme de 80 976 fr., avec stipulation que dans le cas où, conformément à la convention passée entre les concessionnaires et le département, celui-ci participerait aux recettes de l'exploita-

tion, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le Département

Aux termes de la convention du 22 décembre 1893, le département s'est chargé des études d'infrastructure et des acquisitions de terrains ainsi que du remboursement des gares communes avec la Cie de l'Est.

Les concessionnaires se sont engagés à exécuter tous les travaux d'infrastructure et de superstructure y compris l'atelier de grosses réparations et à fournir le matériel roulant et fixe, l'outillage et le mobilier nécessaires à l'exploitation. Les dépenses résultant de ces travaux et fournitures, réglées suivant une série de prix, et limitées au maximum de 382 700 fr par km. pourront être majorées pour toutes économies réalisées par rapport à ce maximum d'une prime de moitié.

Mais comme les trois quarts de ces dépenses de construction sont remboursés au fur et à mesure des approvisionnements à pied d'œuvre

et de l'avancement des travaux par des acomptes mensuels, dont le montant total ne peut dépasser le maximum du capital kilométrique d'établissement, le département se trouve avoir fait à sa charge la construction entière du réseau et le concessionnaire n'avoir participé à celle-ci que pour 1/4. Encore est-il dû sur cette part contributive une portion équivalente aux 3/10 appelée "partie remboursable", les sept autres dixièmes (7/10) formant une deuxième "partie non remboursable", non productive d'intérêts et acquise au département dans tous les cas — Pour la "partie remboursable" les intérêts à 4 %, plus l'amortissement, en seront payés semestriellement par le département depuis l'époque des versements-acomptes susvisés jusqu'à la fin de la concession qui est de cinquante ans.

L'Exploitation est à la charge exclusive des concessionnaires qui supportent tous les risques, et qui doivent inscrire toutes les insuffisances d'exploitation à un <u>compte d'attente</u>, amorti

avec intérêt simple à 4 % (sans prime d'amortissement) en parties proportionnelles pour le capital et les intérêts, par des prélèvements opérés sur les excédents de recettes des années suivantes.

Pour le calcul de la garantie de l'Etat, les sommes prélevées chaque année par les concessionnaires sur les recettes brutes ne peuvent être que celles représentant les dépenses réellement faites dûment justifiées, et comprises dans les énumérations des paragraphes 2 et 3 de l'article 9 de la convention. De plus elle ne sont portées en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum fixé par une formule établie non plus, comme les autres qui sont généralement usitées, en fonction de la recette brute seulement, mais encore en fonction du trafic, et du nombre de trains quotidien; formule analogue à celle que MM. Considère et Colson regardent comme étant la plus propre à intéresser un concessionnaire à multiplier le nombre de voyageurs et le tonnage des marchandises

transportés et à accroître les facilités données au public pour voyager. La somme allouée aux concessionnaires du réseau des Ardennes se trouve déterminée à : 1000 fr. par km. exploité ; plus le quart de la recette brute (impôts déduits) ; plus douze millièmes par tonne kilométrique de marchandises transportées (animaux non compris) ; plus 0.40 par train kilométrique, soit :

$$1000 \times L + 0.25 R + 0.012 MK + 0.40 K$$

Si les dépenses réelles d'exploitation n'atteignent pas ce maximum, elles peuvent être augmentées des primes d'économie suivantes :

1/2 pour des recettes kilométriques brutes inférieures à 3500 f
2/3 ——— d° ——— égales ou supérieures à 3500 f

En outre, chaque année, les concessionnaires doivent verser dans la caisse départementale une somme de 200 fr. par km. exploité, qui consiste soit en titres de rentes sur l'Etat, ou d'obligations des dix grandes compagnies de chemins de fer, ou d'obligations du département des Ardennes dont ils touchent les revenus. Ces sommes forment un fonds spécial, propriété exclusive des concessionnaires, et destiné au renouvellement de la

voie, sur lequel des prélèvements peuvent être opérés en vertu d'une autorisation du Conseil Général, ou de la Commission départementale sur la proposition du préfet, les concessionnaires entendus, et sauf recours devant le Ministre des Travaux Publics — Ce fonds de renouvellement de la voie doit être ramené à son maximum quand il est entamé.

Toutes ces déductions faites, le surplus de la recette est partagé dans la proportion des deux tiers (2/3) pour les concessionnaires et de un tiers (1/3) pour le département.

C'est alors que celui-ci qui, seul, touche les subventions de l'Etat, des communes et des particuliers, se charge de partager le tiers des produits nets qui lui restent entre lui, l'Etat et autres intéressés au prorata des garanties de chacun.

A cette convention qui fixe le régime du réseau des Ardennes, et cela de la façon la meilleure pour l'exploitation, se rattachent celles qui concernent les lignes suivantes :

Dans les départements — 1°
de la Loire-Inférieure et de Maine-
et-Loire, la ligne à voie étroite
de Nantes à Cholet avec embranchement
de Beaupréau à Chalonnes (113 km 900)
Loi du 13 août 1894 (B 1663-94-XII n° 28746)

Dans le département du Rhône 2°
les chemins de fer à voie étroite de Villefranche
à Tarare et de Villefranche à Monsols
(91 km). Loi du 28 juin 1896 — (B. 1797 —
1896 - XII — n° 31476)

Dans le département de la Mayenne — 3°
un réseau à voie étroite (Laval à St Jean-sur-Erve
et de ... —) Loi du 20 décembre 1896 — (B. 1834
1896 - XII — n° 32103)

Dans le département des — 4°
Ardennes, les chemins de fer à voie étroite
de Monthermé-est à Hte Rivière et de
Châtelet à Juniville — Loi du 2 Avril
1898 (J. Off. - 1898 - 2675)

Département de la Loire — 2°
Lignes à voie étroite de St Héand à Pelussin
par St Etienne et de Roanne à Boën par
St Germain-Laval —

L'établissement de ces lignes
(115 km.) a été déclaré d'utilité pu-
blique par la loi du 23 décembre
1896, d'après laquelle le maximum

du capital de 1er établissement est
fixé au chiffre global de 6 ∫ 90.000f.
Le maximum de la charge annuelle
pouvant incomber au trésor est
de 139.700fr — Enfin il y a
stipulation de partage bénéfices.

Il est convenu entre le départ-
tement et la compagnie des
chemins de fer départementaux de
la Loire que la construction
sera faite parcelle-ci sur série
de prix, avec maximum et partage
des économies — Cette construction
comprend la totalité des dépenses,
(travaux, fournitures d'objets mobi-
liers) nécessaires au complet
établissement et à l'exploitation
des lignes concédées et faisant
l'objet d'une énumération spéciale.
Ces dépenses, le département les
rembourse à la Cie, d'après les
quantités réellement faites aux
prix d'une série de prix sans que le
maximum de 6 ∫ 90.000 (matériel
roulant compris) pour l'ensemble
des lignes puisse être dépassé —
L'économie réalisée au-dessous
de ce maximum est partagée
entre le département et le concession-
naire

dans la proportion des 2/3 pour celui-ci et du 1/3 pour celui-là — Quant au matériel roulant, c'est la Cie qui le fournit dans des limites arrêtées par la convention, et en est payée, d'après une série de prix, par le département, ce dernier en devenant pour l'avenir propriétaire. Toute augmentation de ce matériel, occasionnée en cours d'exploitation par les besoins du trafic, est à la charge du concessionnaire; et toutes les voitures, machines etc., qui, en fin de concession, dépasseraient le stock primitif, seraient rachetées par le département à dire d'experts — Sur les sommes qui lui sont dues du chef de ces deux ordres de dépenses, et déduction faite de la part qui lui incombe dans la construction (le 1/4), le concessionnaire peut demander et recevoir, au fur et à mesure de l'exécution, et jusqu'à concurrence de 8 S/100, des acomptes mensuels dont le total ne doit pas dépasser les 8 S/100 ni du maximum du capital d'établissement

ni, au cours de l'exécution, d'un maximum calculé à raison de 59.900 fr. par km. courant.

Aux dépenses ci-dessus pourront être également ajoutées celles résultant d'un développement des installations fixes qui serait la conséquence de l'accroissement du trafic, pourvu toutefois qu'elles satisfassent à certaines conditions. D'abord elles ne devront recevoir aucun commencement d'exécution qu'après accord entre le Département et le concessionnaire et après approbation du Ministre des Travaux Publics. Elles ne devront pas dépasser le maximum de 50.000 fr. pour la ligne de Ste Héand à Pelussin et de 40.000 fr. pour la ligne de Roanne à Boën. Enfin ne seront obligatoires pour le département qu'autant que la recette brute de l'ensemble des lignes n'atteindra pas le chiffre de 6000 fr. (impôts déduits). C'est seulement quand ces trois conditions se trouvent remplies que le département rembourse ces

dépenses pour installations fixes à la Cie, au mesure de leur exécution, jusqu'à concurrence des 3/4, et lui paie en outre, pour le dernier 1/4 à sa charge, l'intérêt à 4% par an à partir du jour du dépôt à la préfecture d'une situation établissant que la somme a été intégralement employée.

En face du département qui, on le voit, prend à lui la presque totalité des charges de la construction, la Compagnie concessionnaire, de son côté, y participe pour un quart.

L'importance de cette part contributive est représentée par la somme de 14977 f. par km., qui constitue un fond de garantie, retenu par le département et se répartissant ainsi :

a/ 6977 fr. par km, dépensés par le concessionnaire dès le début de l'entreprise pour acquisition de terrains etc...

b/ 3000 fr. par km. versée dans la caisse départementale savoir : 1/3 à la déclaration d'utilité publique ; 2/3 le 1er 7bre 1895.

c/ 5000 fr. par km. imputés

sur la retenue de garantie qui, opérée en cours de parcours, a cessé de croître lorsqu'elle eut atteint la somme totale de 550.000 fr. ——
Ce fonds de garantie, qui s'applique à la construction et à l'exploitation porte intérêt à raison de 4 % par an au profit du concessionnaire à partir de dates différentes pour chacune des sommes qui le composent. En principe il est remboursable en fin de concession; mais le département peut le rembourser totalement ou partiellement à toute époque, après approbation du Ministre des Travaux Publics et après enquête sur l'état de la ligne et la situation de l'exploitation par le service du Contrôle. —
En cas de déchéance, il devient pour la partie non restituée, la propriété du département.
L'exploitation est aux risques et périls de la Cie des Chemins de fer de la Loire. Les frais d'exploitation dont elle peut prélever le montant à chaque exercice sur les recettes brutes annuelles (impôts d'Etats) comprennent : D'une part,

les dépenses réelles d'exploitation (y compris les frais généraux) et, d'autre part, les sommes destinées à constituer un fonds de renouvellement de la voie analogue à celui qui est exigé dans le département des Ardennes, et enfin les intérêts du fonds de roulement.

Mais ces sommes sont limitées à deux maxima :

1° 3000 f. par une recette brute kilométrique inférieure à ce chiffre ;

2° par une recette brute kilométrique supérieure à 3000 f., le maximum est donné par la formule :

$$F = 1450^{f} + 0.02\,T + 0.20\,K + 0.30\,R.$$

La prime d'économie est de 2/3, le 3e 1/3 appartenant à l'Etat.

Les insuffisances d'exploitation sont inscrites à un compte d'attente qui est amorti, y compris les intérêts à 4 %, au moyen de prélèvements sur les excédents de recettes des années suivantes.

Ces insuffisances couvertes, s'il y a un surplus de recettes

il est partagé par moitié entre le concessionnaire et le département qui répartit sa portion entre lui, l'Etat, les communes et particuliers au prorata des subventions accordées par chacun.

Il faut remarquer qu'en ce qui concerne le fond de renouvellement de la voie les versements à la caisse départementale par la Cie sont réglés de façon à ne pas être une gêne pour celle-ci, surtout dans les premières années de l'exploitation, et à suivre l'augmentation des recettes : ils sont de 50 f. par km. pendant les cinq premières années ; de 100 fr. entre la 6e et la 10e année ; de 200 fr. à partir de la 11e année ; et cessent dès que le maximum de 2000 fr. par km. est atteint.

C'est un traité, presque semblable à celui qui vient d'être analysé, que le département de l'Aube a passé avec un entrepreneur de travaux publics

pour la concession d'un chemin de fer à voie étroite des Riceys à Cunfin — Loi du 20 août 1897 (J. Off. — 1897 — 4791)

Département de l'Aisne — 3e Ligne de Mézières et Oise à Vendeuil

A cette ligne dont la loi du 1er mars a déclaré l'établissement d'utilité publique, l'Etat n'accorde pas son concours financier.

Aux termes de la convention passée le 1er mars 1894 entre le département et la Cie du Chemin de fer de St-Quentin à Guise, celle-ci accepte la concession à ses risques et périls et fait son affaire exclusive vis-à-vis de tous.

Quant au département il accorde, à titre ferme, pour l'établissement de la ligne concédée une somme fixe, et non remboursable, de 5000 fr. par kilomètre, sans que le montant total de cette subvention puisse dépasser 40.000 fr.

La somme allouée par kilomètre est payable en cinq annuités

égales et sans intérêts, la première ayant été acquittée un an après la déclaration d'utilité publique et lorsque la compagnie concessionnaire ~~aura~~ justifié de la complète acquisition des terrains nécessaires à la construction de la ligne.

C'est sous ce même régime que le département de l'Aisne a concédé à la Sté du chemin de fer de Ribémont à La Fère-Chevresis la ligne reliant ces deux localités — L. du 29 avril 1898 (J. Off. 1898 - 2561)

Pour un chemin de fer à voie étroite, allant, dans le même département, de Guise au Catelet (40 km.) la loi du 22 avril 1898 fixe le maximum du capital de 1er établissement à 6915 f. par kilomètre, (y compris, jusqu'à concurrence de 6 %, les frais de constitution du capital-actions); et le maximum de la charge annuelle du Trésor à 37 397 f. 50

Le département
accorde, suivant la convention
du 2 octobre 1897, pour l'établis-
sement de la ligne, sur ses pro-
pres ressources, à titre d'avance,
une subvention en capital de 12000
fr. par km., dont le montant total
ne peut dépasser 438000 fr., et qui
est payable en huit ans par fractions
égales, la 1re étant due un an après
la déclaration d'utilité publique,
et après l'accomplissement, par
le concessionnaire, de travaux
pour une somme de 200000 fr.
au moins — Le département
se charge également d'encaisser
les subventions communales et parti-
culières qu'il versera en même temps
que la sienne propre.

Pour le calcul de la garantie de
l'Etat, le taux de l'intérêt est
fixé à: 1°/ 4% plus l'amortisse-
ment sur la partie du capital
d'établissement qui est fournie
par le concessionnaire et qui
s'élève au montant des dépenses
réellement faites dans les limites
du maximum légal; et — 2°/ à
4% amortissement compris sur
la fraction d'au plus 2000000 fr

(soit 50.000 f. par km) avancée par la Cie du Nord, pour dispenser le concessionnaire de toute émission d'obligations, en vertu d'un traité analogue, par ses dispositions à celui étudié plus haut pour le chemin de fer de Bethechies à Hon dans le département du Nord.

Quant aux frais d'exploitation et d'entretien ils seront comptés pour leur montant réel et dûment justifié sans pouvoir excéder un maximum annuel kilométrique donné par la formule $1500 + \frac{R}{2}$, mais avec la possibilité d'être majorés, s'ils sont inférieurs à ce maximum, d'une prime des 2/3 de l'économie réalisée.

4°) — Enfin, quelques concessions peu importantes ont fait l'objet de conventions où le concessionnaire s'engage soit à exécuter et à exploiter, soit à exécuter seulement, à ses frais, risques et périls, et sans aucune subvention, ni garantie d'intérêts de

l'Etat ou du département, la ligne à établir.

C'est le cas :

1°/ de l'embranchement du chemin de fer funiculaire d'intérêt local de Lyon au Faubourg St Just, allant, à Lyon, de la gare St Jean à la place de Fourvière ; Loi du 25 juin 1896 (B 1800 - 1896 - XII - n° 31505)

2°/ du chemin de fer allant de la place St Paul (à Lyon) à Fourvière et à Loyasse ; — Loi du 17 xbre 1896 (B. 1824 - 1896 - XII - n° 31928)

3°/ du chemin de fer, à voie normale, dans le département de l'Isère, de Ste Hélène de Bens à Jallieu — L. du 24 xbre 1896 — (B - 1849 - 1897 - XII - n° 32444)

De ces analyses quelles conclusions se dégagent ?

D'abord le concours financier de l'Etat est toujours le même, sauf les quelques cas exceptionnels où il n'existe pas ; tandis que le concours du département varie suivant les espèces. Le 1er accorde partout la garantie d'intérêts ; c'est, soit par

cette garantie, soit par la prise à sa charge des frais de construction, soit par l'allocation d'une subvention en capital, que le second vient en aide au concessionnaire.

Mais on peut dire que, quelle que soit la forme sous laquelle la subvention est donnée, tous les conventions passées en vue ont des traits communs. Dans toutes, pour l'exploitation et la construction la Compagnie devra justifier des dépenses faites, mais se tenir dans la limite d'un maximum fixé par une formule qui ne joue plus comme un forfait ; tout dépassement reste à sa charge. Pour l'inviter à restreindre les dépenses, une prime d'économie égale à une fraction (moitié ou deux tiers en général) de la différence entre le maximum de construction d'une part, le barème d'exploitation d'autre part, et les dépenses réellement faites, est stipulée, l'autre fraction restant acquise

soit à l'Etat, soit au départe-
ment. Dans toutes, les diverses
choses touchant à l'exploitation
(part de la recette brute attribuée au
concessionnaire par la formule, et autres
avantages semblables) sont conçues
de manière à intéresser effecti-
vement le concessionnaire au
développement du trafic —
Dans toutes enfin, pour le calcul
de la garantie soit de l'Etat soit
du département, le taux appliqué
est le taux réel de l'émission
autorisée par le ministre.

Ce sont là, en somme,
tous les principes que le Gouver-
nement a cherché à faire consa-
crer par une loi générale réfor-
mant celle de 1880. Mais si
les tentatives de réformes n'abou-
tirent pas sur le terrain législa-
tif, du moins ont-elles réussi
sur celui des faits, grâce à
l'examen que fut faire
le Conseil d'Etat des nouveaux
traités de concessions.

Mais cette constatation n'est
pas la seule à laquelle l'on
soit amené.

Une autre chose frappe : c'est la tendance des départements à délaisser le système de la garantie d'intérêts ; le rebroussement de ceux qui ont suivi l'exemple des Ardennes, de la Loire, en témoigne : Le département prend à sa charge la plus grande partie du capital d'établissement en payant au fur et à mesure de leur exécution les travaux faits par le concessionnaire A celui ci revient l'exploitation dont il assume tout le poids, à ses risques et périls - Le contrat de concession devient un bail d'exploitation, auquel M. Cochery reconnaissait tant d'avantages, qui sont réels et importants, et dont il disait "que c'était la meilleure solution générale pour la construction des lignes d'intérêt local"

Le tout est d'accommoder ce regime avec celui de la garantie d'intérêts. Le texte de la loi actuelle de 1880 ne s'y prête guère, ne serait-ce

qu'à cause de la nécessité générale de convertir en annuités les subventions d'autre nature.

Cette loi a donc besoin d'être modifiée ; et cette réforme est d'autant plus nécessaire que le défaut de règles formelles, acquérant du Pouvoir législatif plus de fixité que n'en ont les décisions de jurisprudence qui les remplacent, poussent les Départements à ne pas aider à l'extension du réseau français.

Quelle peut être cette réforme ?

Il est un fait certain : la loi à intervenir sera tardive ; et il semble difficile d'admettre qu'elle ne consacre pas l'état de choses existant.

Mais devra-t-elle contenir le principe que voulait y introduire M. Jouvart, le principe de la subvention en capital à fonds perdus devenant règle générale, tandis que la garantie d'intérêts deviendrait l'exception ?

Assurément ces modes de concours financier ont leurs avan-

tages

et leurs inconvénients ; et les fortunes qu'ont eues successivement les deux lois de 1865 et de 1880 ont surtout fait connaître les derniers.

Cependant il est à souhaiter que la loi nouvelle contienne la faculté pour l'Etat de donner des subventions en capital, sans toutefois admettre qu'il le puisse faire à fonds perdus.